Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Rapport annuel 1988-1989

Québec

90-04018/

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boul. Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 4e trimestre 1989
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-551-12216-3
ISSN 0711-5571

© Gouvernement du Québec

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du gouvernement
Québec

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

La ministre de l'Environnement,

Lise Bacon

Québec, juin 1989

Madame Lise Bacon
Ministre de l'Environnement
Québec

Madame la Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour l'exercice financier 1988-1989.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Victor C. Goldbloom, O.C., *m.d.*, *ll.d.*

Québec, juin 1989

Table des matières

Introduction

Partie I
Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement: lieu privilégié pour la participation du citoyen à la gestion de l'environnement 11

1.1 La nature et la composition du BAPE 11

1.2 Le champ d'intervention 11

1.3 Un rôle de prévention et de consultation 11

1.3.1 Les étapes précédant l'intervention du BAPE 11

1.3.2 La période d'information et de consultation publiques 12

1.3.3 L'enquête et l'audience publique 12

1.3.4 La rédaction et la diffusion du rapport 12

1.3.5 Les suites du rapport 12

1.4 L'organisation et le fonctionnement 12

1.4.1 Le rôle des commissions 12

1.4.2 La collaboration du personnel 13

1.4.3 L'organigramme 13

1.4.4 Le sommaire de l'effectif et des ressources financières au 31 mars 1989 14

Partie II
Les réalisations 15

2.1 Les périodes d'information et de consultation publiques 15

2.1.1 Le prolongement de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham-et-Tewkesbury 15

2.1.2 Le dragage dans l'embouchure de la rivière Saint-Charles par la papeterie REED de Québec 15

2.1.3 La liaison routière entre Bic et Sainte-Luce (autoroute 20) 16

2.1.4 Le raccordement entre la route 175 et la route 170 à Chicoutimi (autoroute 70) 16

2.1.5 La poursuite du programme d'assainissement des cours d'eau à Chicoutimi 17

2.1.6 L'élimination des passages à niveau sur la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay 17

2.1.7 La construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent—Laramée—McConnell entre Hull et Aylmer 18

2.1.8 La construction du boulevard de La Vérendrye, tronçon Main-Guindon, à Gatineau 18

2.1.9 Le réaménagement de la route 230 à La Pocatière 18

2.1.10 La création d'un lac artificiel à Bromont, le lac Marchessault 19

2.1.11 L'aménagement du marais Leverrier, à Saint-Adalbert 19

2.1.12 L'aménagement de plages et d'une marina au lac Memphrémagog 20

2.1.13 L'assainissement de la rivière Saint-François à Sherbrooke 20

2.1.14 L'aménagement faunique de l'île Dupas 21

2.1.15 Le réaménagement du boulevard Saguenay Ouest à Chicoutimi 21

2.1.16 L'assainissement des eaux usées dans la région de Sorel-Tracy — Traverses de la rivière Richelieu 22

2.1.17 Le port de plaisance sur le bord du lac des Deux Montagnes, à Oka 22

2.1.18 L'aménagement d'une voie de contournement de Berniervillle (route 265) 23

2.1.19 La construction d'une voie de contournement de la ville de Rouyn (route 117) 23

2.1.20 L'émissaire des eaux usées de Pointe-du-Lac 24

2.1.21 L'émissaire des eaux usées du Trois-Rivières métropolitain 24

2.1.22 La construction du poste de transformation Alain-Grandbois dans le comté de Portneuf 25

2.1.23 La construction d'un lien routier entre la route 157 et l'autoroute 55 à Shawinigan-Sud 26

2.1.24 La construction de l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel 26

2.1.25 La construction d'une voie ferrée pour l'usine Laterrière de la société Alcan 27

2.1.26 Le dragage de l'embouchure de la rivière aux Brochets 27

2.1.27 L'installation d'un centre nautique à Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet 28

2.1.28 La reconstruction du boulevard Saint-François à Fleurimont et à Sherbrooke 28

2.2 Les audiences publiques et les enquêtes 29

2.2.1 La marina de La Baie 29

2.2.2 L'urbanisation de la route 173 à Saint-Georges de Beauce 30

2.2.3 Le prolongement de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham-et-Tewkesbury 30

2.2.4 La construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent—Laramée—McConnell entre Hull et Aylmer 31

Table des matières (suite)

2.2.5 L'agrandissement de la marina de Lévis — Remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers 32

2.2.6 Le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel (Saint-Janvier) 33

Annexe

Les publications du BAPE 35

Note aux lecteurs

Dans le présent rapport annuel, on utilise généralement les termes « le ministre de l'Environnement » ; cependant, lorsqu'on fait référence à un événement ultérieur à l'entrée en fonction de Mme Lise Bacon, le 21 décembre 1988, on utilise les termes « la ministre de l'Environnement ».

Introduction

Les renseignements contenus dans le présent document sont regroupés dans trois grandes sections.

La première partie comporte des renseignements généraux au sujet du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). On y retrouve la nature et la composition du BAPE, son champ d'intervention, son rôle et ses responsabilités, ainsi que son organisation et son fonctionnement.

La seconde partie présente les activités réalisées au cours de l'année. Ces activités sont divisées en deux secteurs: les périodes d'information et de consultation publiques, puis les audiences publiques et les enquêtes.

Une annexe énumérant les publications du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement constitue la troisième partie de ce rapport annuel.

Partie I

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement : lieu privilégié pour la participation du citoyen à la gestion de l'environnement

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a été créé en décembre 1978 à la suite de modifications substantielles à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2). Ces modifications visaient notamment à associer les citoyens à la défense de la qualité de l'environnement et à renforcer les mesures de prévention.

Ainsi, depuis la création du BAPE, la population peut s'informer sur les répercussions de certains projets susceptibles de détériorer l'environnement et peut participer à la prise de décisions en matière de protection de l'environnement. De fait, la loi oblige les promoteurs de certains projets à se soumettre à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement avant d'obtenir l'approbation du gouvernement du Québec pour réaliser leurs projets.

La liste des projets qui doivent faire l'objet d'une étude d'impact est fournie dans la section II du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. À titre d'exemple, on peut signaler des aménagements de routes et de lignes de transport d'électricité, des constructions de barrages, des projets de dragage, des dénivellations de rivières ou de lacs, des implantations d'aéroports, etc.

1.1 La nature et la composition du BAPE

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est un organisme permanent qui relève du ministre de l'Environnement tout en étant distinct du ministère. Le BAPE est composé d'au plus cinq membres dont un président et un vice-président. Les membres, appelés commissaires, sont nommés par le Conseil des ministres. Leur mandat peut être renouvelé. Lorsque les besoins le justifient, le BAPE peut s'adjoindre des membres temporaires. Ils sont alors nommés par le Conseil des ministres pour une période correspondant au temps alloué pour une audience publique ou une enquête en particulier.

La loi précise le statut des commissaires. Ils possèdent, aux fins des enquêtes qui leur sont confiées, les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la Loi des commissions d'enquête (L.R.Q., c. C-37).

1.2 Le champ d'intervention

Le BAPE agit exclusivement sur mandat du ministre de l'Environnement. Son intervention est prévue par deux articles de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Selon l'article 6.3, le BAPE a pour fonction d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre ; il doit faire rapport au ministre de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il a faite du dossier en cause.

La plupart des actions du BAPE découlent de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le rôle du BAPE et des autres intervenants concernés est précisé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, adopté par le gouvernement en décembre 1980. Le BAPE est, dans ce cadre, autorisé à intervenir à des fins d'information, de consultation, d'audience et d'enquête.

1.3 Un rôle de prévention et de consultation

Le processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est une démarche de planification qui vise un objectif de prévention. Dans le cadre de cette démarche, le BAPE assume un rôle de consultation auprès du public et d'analyse dans le cadre d'audiences et d'enquêtes.

1.3.1 Les étapes précédant l'intervention du BAPE

Dès qu'un promoteur décide de réaliser un projet, il dépose un avis de projet auprès du ministre de l'Environnement. Cet avis, décrivant la nature du projet et les travaux à réaliser, marque le début de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le ministre indique alors au promoteur, dans une directive ministérielle, les paramètres de l'étude d'impact que ce dernier ou son consultant doit réaliser.

Une fois que le ministre de l'Environnement a reçu l'étude d'impact préparée par le promoteur et qu'il l'a jugée recevable, il confie au BAPE le mandat

de la rendre publique et d'en informer le public. Quant au promoteur, il doit remplir certaines obligations en matière d'information. D'abord, il doit diffuser deux avis publics dans la ou les régions touchées par le projet, ainsi qu'à Montréal et à Québec; puis il doit transmettre un résumé de l'étude d'impact à toutes les municipalités dans les limites desquelles il a l'intention d'exécuter son projet.

1.3.2 La période d'information et de consultation publiques

Le BAPE intervient dans la procédure lors de la période d'information et de consultation publiques. Son travail consiste à déposer le dossier de l'étude d'impact ainsi que les documents connexes dans ses locaux permanents ouverts au public à Québec et à Montréal, ainsi que dans la ou les régions touchées par le projet. Il informe la population des endroits où le dossier peut être consulté. Un analyste du BAPE se rend disponible pour répondre aux questions du public. Le BAPE informe également la population sur la procédure d'évaluation et d'examen des impacts et sur la démarche à suivre pour demander une audience publique.

À ces fins, divers moyens sont utilisés: communiqués de presse envoyés aux médias, aux municipalités, aux groupes, aux organismes et aux individus susceptibles d'être intéressés par le projet, babillard électronique des câblodistributeurs de la région, affichage, conférences de presse, séances d'information, etc. Dans certains cas, le BAPE offre aussi des services d'appoint: constitution d'une documentation complémentaire au dossier, identification de personnes-ressources aptes à aider les groupes et individus dans leur recherche, présence occasionnelle d'un analyste ou d'un agent d'information dans la région touchée par le projet.

Au terme de la période d'information et de consultation publiques, période qui dure 45 jours, le BAPE transmet une note au ministre de l'Environnement pour lui signaler tout commentaire significatif reçu. Si aucune demande d'audience n'a été acheminée au ministre, le rôle du BAPE dans le dossier est terminé.

1.3.3 L'enquête et l'audience publique

Lorsqu'une audience publique est demandée dans le délai réglementaire et que le ministre de l'Environnement ne juge pas cette demande frivole, il confie au BAPE le mandat de tenir audience ou enquête. Le président du BAPE désigne alors les commissaires permanents du BAPE qui se chargeront de l'audience ou de l'enquête et choisit parmi eux un président; il peut aussi demander au ministre la nomination par le Conseil des ministres d'un ou de plusieurs commissaires *ad hoc*. La commission ainsi constituée dispose d'un délai maximal de quatre mois pour tenir l'audience ou l'enquête, et remettre son rapport.

Conformément aux règles de procédure (décret 3735-80), l'audience publique se déroule en 2 parties, séparées par un délai minimal de 21 jours.

Lors de la première partie de l'audience, le promoteur présente son projet à la commission et au public, et fait ressortir les principaux éléments contenus dans son étude d'impact. De plus, il répond aux questions des citoyens et des commissaires de façon à leur permettre d'approfondir leur compréhension du projet, en particulier de ses effets possibles sur le milieu environnant. La commission peut convoquer à l'audience toute personne dont elle considère le témoignage nécessaire.

Lors de la deuxième partie de l'audience, les commissaires recueillent les commentaires et les opinions du public. Les personnes peuvent présenter un mémoire écrit ou intervenir oralement.

1.3.4 La rédaction et la diffusion du rapport

L'audience ou l'enquête terminée, la commission rédige, à l'intention du ministre de l'Environnement, un rapport comprenant la synthèse des opinions exprimées ainsi que l'analyse et les constatations qu'elle fait à l'égard du projet.

L'article 6.7 de la Loi sur la qualité de l'environnement stipule que tout rapport d'enquête ou d'audience du BAPE devient automatiquement public dans les 60 jours après sa réception par le ministre de l'Environnement; celui-ci peut toutefois décider de le rendre public avant que ce délai soit écoulé.

1.3.5 Les suites du rapport

Il appartient au ministre de l'Environnement de prendre connaissance du rapport et de transmettre ses recommandations au Conseil des ministres, qui prend la décision finale. Cette décision, qui peut être prise par tout comité de ministres dont fait partie le ministre de l'Environnement et auquel le gouvernement délègue ce pouvoir, peut être d'autoriser le projet tel qu'il a été déposé par le promoteur, d'imposer des modifications ou des conditions à sa réalisation ou de refuser le projet.

1.4 L'organisation et le fonctionnement

1.4.1 Le rôle des commissions

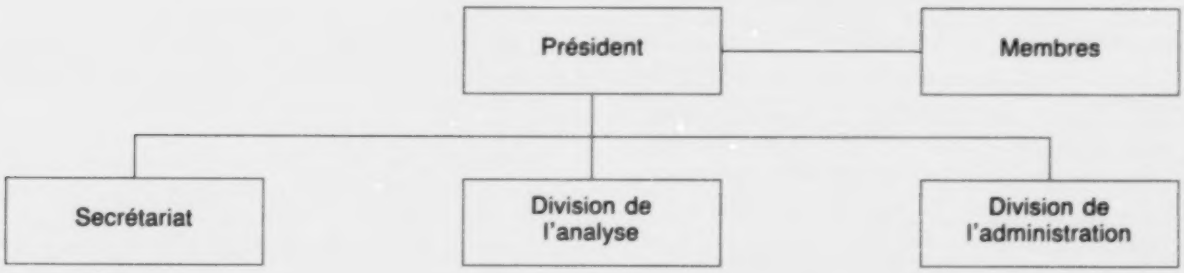
Lorsque le ministre confie au BAPE un mandat d'audience ou d'enquête, le président voit à la formation de la commission qui sera chargée de l'exécution du mandat. Bien que le nombre de commissaires puisse varier, une commission est habituellement composée de trois membres. Pour assurer la direction

de chaque commission et pour présider les séances publiques, le président du BAPE désigne un commissaire responsable, couramment appelé président de commission. Les membres de la commission sont les signataires du rapport. Le rapport de la commission constitue le rapport du BAPE.

1.4.2 La collaboration du personnel

Le BAPE dispose d'un effectif de 19 personnes. De ce nombre, 14 personnes fournissent une collaboration technique, scientifique et administrative au président et aux diverses commissions d'enquête et d'audience.

1.4.3 L'organigramme



L'effectif

Membres	Président	Victor C. Goldbloom
	Vice-président	Jean-René Côté[1] Michel Dorais[2]
	Commissaires	Yvon Dubé Claudette Journault[2] Luc Ouimet
Secrétariat	Secrétaire du BAPE	Jean-Paul Sabourin
	Agente d'information	Liliane Simard[3]
	Technicienne en information	Lorraine Daoust[4]
	Secrétaire du président	Ginette Moreau
	Secrétaire principale	Réjane De Lottinville
	Agentes de secrétariat	Jocelyne Brochu-Jensen[3] Andrée Guérard[5] Roseline Laganière[3] Lyne Masse[3] Rita-Louise Moulin[3] Lucille Pillière[5] Nicole Provencher[3]
	Auxiliaire en informatique	Lise Bérubé[3]
Division de l'analyse	Agents de recherche et de planification socio-économique	Pierre Auger Pierre Chevalier Normand Dupont[5] Robert Lapalme Yves LeBlanc
Division de l'administration	Technicien en administration, classe principale	André Desgagnés
	Technicien en administration	Claude Nadeau
	Technicien en électrotechnique	Claude Laperrière

(1) Départ en mai 1988.
(2) Entrée en fonction le 13 mars 1989.
(3) Postes occasionnels.
(4) Congé sans solde d'un an.
(5) Mutation en cours d'année.

Les membres additionnels

Conformément à l'article 6.2 (section II.1) de la loi, des membres additionnels peuvent être nommés pour une période déterminée. Au cours de l'exercice 1988-1989, deux commissaires ont agi à ce titre:

Louise Roy	Du 17 mars au 6 mai 1988
Danielle De Coninck	Du 10 février au 11 mai 1988 Du 6 juillet au 30 octobre 1988

1.4.4 Le sommaire de l'effectif et des ressources financières au 31 mars 1989

Le sommaire de l'effectif

Catégorie	Personnes en fonction	Postes vacants	Postes autorisés
Membres	4	1	5
Cadre	1	—	1
Professionnels	4	1	5
Techniciens	4	1	5
Personnel de bureau	2	1	3
Total	**15**	**4**	**19**

Le sommaire des ressources financières

Catégorie	Fonds utilisés[1]
Traitements, salaires et allocations	618,6
Traitements pour postes occasionnels	88,2
Fonctionnement, autres dépenses	306,5
Dépenses de capital, autres dépenses	45,4
Total	**1 058,7**

(1) En milliers de dollars.

Partie II

Les réalisations

Du 1er avril 1988 au 31 mars 1989, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a traité 28 dossiers d'information. Parmi ces derniers, 15 ont fait l'objet de demandes d'audience sur lesquelles le ministre n'a pas encore annoncé sa décision; deux autres ont été confiés au BAPE au cours de l'année financière, avec mandat d'audience publique: le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham-et-Tewkesbury et le projet de construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent—Laramée—McConnell entre Hull et Aylmer, à la suite desquelles un rapport a été remis au ministre de l'Environnement.

Au cours de l'année financière, trois commissions, dont les travaux avaient débuté en 1987-1988, ont poursuivi leurs activités et remis leur rapport au ministre. Ce sont la commission d'enquête sur le projet d'agrandissement de la marina de Lévis (remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers), la commission d'enquête sur le projet de réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel (Saint-Janvier), et la commission d'enquête et d'audience publique sur le projet d'urbanisation de la route 173 à Saint-Georges de Beauce. De plus, le ministre de l'Environnement a rendu public le 8 avril 1988 le rapport de la commission d'enquête et d'audience publique sur le projet de marina de La Baie, dont le mandat avait également commencé en 1987-1988.

Par ailleurs, 4 des 28 dossiers d'information traités cette année ont fait l'objet de décrets. Des sept décrets émis pour des projets rendus publics en 1987-1988, deux concernaient l'aménagement d'un port de refuge et de plaisance à Berthier-sur-Mer: la première autorisation de ce projet, délivrée le 11 mai 1988, a été modifiée par un décret du 8 juin 1988. Également, un décret du 19 octobre 1988 concernant les câbles sous-marins de relève à l'Île-aux-Coudres a modifié la première autorisation de ce projet rendu public en 1986-1987.

Projets rendus publics avant le 1er avril 1988 pour lesquels des décrets ont été émis:

- aménagement d'un port de refuge et de plaisance à Berthier-sur-Mer;
- réfection de la route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye entre Le Domaine et le lac Roland;
- aménagement faunique du marais Fiske à Rouyn;
- traversée de la rivière Saint-Maurice au niveau de Grand-Mère par un intercepteur d'eaux usées et une conduite d'aqueduc;
- réaménagement des routes 132 et 197 à Saint-Majorique (Gaspé);
- réfection de la route 195 longeant la rivière Matane;
- câbles sous-marins de relève à l'Île-aux-Coudres.

2.1 Les périodes d'information et de consultation publiques

2.1.1 Le prolongement de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham-et-Tewkesbury

La période d'information concernant ce projet a eu lieu du 5 avril au 19 mai 1988. Trois demandes d'audience ont été présentées au ministre de l'Environnement. La description du projet, les données concernant la période d'information et les préoccupations exprimées sont intégrées à la partie « L'audience » de la section 2.2.3.

2.1.2 Le dragage dans l'embouchure de la rivière Saint-Charles par la papeterie REED de Québec

La papeterie REED ltée de Québec obtenait en 1983, par décret, l'autorisation de draguer et d'éliminer en milieu terrestre des sédiments afin d'approfondir le tirant d'eau à l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Ce décret était valable pour cinq ans.

Toutefois, selon le promoteur, le manque d'espace pour disposer des matériaux dragués, le coût élevé de l'élimination terrestre et l'orientation que différents intervenants engagés dans des travaux de dragage tendent à donner aux études environnementales depuis quelques années l'incitaient à demander l'autorisation de déverser près des berges du fleuve Saint-Laurent, à la confluence de la rivière Saint-Charles, les sédiments du prochain dragage à réaliser en 1988.

Seule une légère altération de l'eau, très ponctuelle et ne touchant aucune zone sensible, serait associée à la réalisation de ce projet, d'après l'étude d'impact.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 16 septembre 1985
- émission de la directive ministérielle: 10 juillet 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 5 février 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 21 mars 1988
- publication de l'étude d'impact: 5 avril 1988

La période d'information

- Période: du 5 avril au 19 mai 1988.
- Centre local de consultation:
  - bibliothèque Gabrielle-Roy de Québec.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Robert Lapalme.

Les préoccupations exprimées

Au moins un citoyen de Québec a adressé une demande d'audience publique au ministre. Par la suite, la papeterie REED a retiré son projet.

2.1.3 La liaison routière entre Bic et Sainte-Luce (autoroute 20)

Afin de répondre aux besoins des vingt prochaines années et de permettre au ministère des Transports du Québec (MTQ) de s'ajuster à toute hausse de circulation dans l'avenir, le MTQ prévoit la réalisation, au coût de 37 millions de dollars, d'une chaussée bidirectionnelle sur une distance de 31 kilomètres entre Bic et Sainte-Luce.

Les principaux impacts sur l'environnement sont reliés au milieu agricole; l'étude d'impact signale aussi un impact résiduel moyen dans le secteur de la rivière Rimouski, sensible aux glissements et à l'érosion. Cependant, le promoteur suggère des mesures d'atténuation permettant de limiter ces effets, ainsi que l'aménagement d'un échangeur pour favoriser une entrée directe dans Rimouski de façon à éviter les conséquences négatives d'un tel projet sur un secteur à vocation résidentielle, commerciale et institutionnelle.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 2 septembre 1982
- émission de la directive ministérielle: 22 décembre 1983
- dépôt de l'étude d'impact: 9 septembre 1987
- émission de l'avis de recevabilité: 25 avril 1988
- publication de l'étude d'impact: 17 mai 1988

La période d'information

- Période: du 17 mai au 30 juin 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bureaux municipaux du Bic, de Mont-Joli et de Sainte-Luce;
  - bibliothèque municipale de Rimouski.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Robert Lapalme.

L'autorisation

Le Conseil des ministres a émis un décret d'autorisation concernant la réalisation de ce projet le 1er février 1989.

2.1.4 Le raccordement entre la route 175 et la route 170 à Chicoutimi (autoroute 70)

Dans le but de permettre une intégration plus fonctionnelle du tronçon autoroutier au réseau existant et pour faciliter les échanges est-ouest, le ministère des Transports du Québec propose de raccorder la route 175 à la route 170 en prolongeant l'autoroute 70 au-delà de Chicoutimi. Ainsi, le promoteur préserverait la continuité géographique des itinéraires régionaux.

Les principaux impacts causés par ce projet sont reliés à l'expropriation de diverses propriétés résidentielles et agricoles et à l'altération d'une butte rocheuse constituant un attrait visuel. Diverses mesures d'atténuation sont prévues pour diminuer ces impacts.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 14 juin 1985
- émission de la directive ministérielle: 19 septembre 1985
- dépôt de l'étude d'impact: 15 avril 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 18 avril 1988
- publication de l'étude d'impact: 24 mai 1988

La période d'information

- Période: du 24 mai au 7 juillet 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bibliothèque municipale de Chicoutimi;
  - bureau de la MRC Le Fjord-du-Saguenay.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Normand Dupont.

L'autorisation

Le Conseil des ministres a émis un décret d'autorisation concernant la réalisation de ce projet le 14 septembre 1988.

2.1.5 La poursuite du programme d'assainissement des cours d'eau à Chicoutimi

Dans le cadre du programme d'assainissement des eaux entrepris en 1984, la Ville de Chicoutimi, avec le concours de la Société québécoise d'assainissement des eaux, projette la construction d'intercepteurs pour acheminer les eaux usées jusqu'à la future usine d'épuration dans le rang Saint-Martin et l'installation d'émissaires pour rejeter dans le Saguenay le trop-plein de régulateurs de débit ainsi que les eaux épurées par l'usine de traitement.

Ce projet permettrait de réduire de 96 à 26 le nombre d'émissaires d'égouts se déversant, sans traitement, dans le Saguenay et 5 de ses tributaires. Les eaux usées rejetées jusqu'à maintenant dans ces cours d'eau doivent être interceptées et acheminées jusqu'à la future usine de traitement, dans le rang Saint-Martin. Ce sont les cinq sections d'intercepteur ou d'émissaire à construire pouvant empiéter sur le littoral du Saguenay qui ont fait l'objet d'une étude d'impact.

Pour quatre des cinq sites, les impacts envisagés sont associés aux travaux de construction et ont un caractère temporaire ; ils touchent le milieu naturel ou le milieu humain. Pour ce qui est du cinquième site, l'étude prévoit des impacts résiduels mineurs touchant la diffusion de l'effluent dans le Saguenay. Cependant, selon le promoteur, l'amélioration générale de la qualité du milieu aquatique et la récupération de l'usage de l'eau à des fins récréatives constituent un impact positif compensant largement les inconvénients occasionnés par le projet.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet : 22 novembre 1984
- émission de la directive ministérielle : 1er mai 1985
- dépôt de l'étude d'impact : 2 juin 1987
- émission de l'avis de recevabilité : 2 mai 1988
- publication de l'étude d'impact : 20 juin 1988

La période d'information

- Période : du 20 juin au 3 août 1988.
- Centres locaux de consultation :
  - bureau de la MRC Le Fjord-du-Saguenay ;
  - bibliothèque municipale de Chicoutimi ;
  - bibliothèque de l'UQAC.
- Analyste responsable du dossier au BAPE : M. Yves LeBlanc.

Les préoccupations exprimées

Les principales inquiétudes exprimées par les résidents et le Comité d'environnement de Chicoutimi portent sur les deux premiers sites où l'on craint des impacts négatifs graves sur une frayère de l'éperlan arc-en-ciel, une détérioration des berges de la rivière Saguenay et de la falaise rocheuse que doit emprunter l'intercepteur, ainsi qu'une remise en suspension des contaminants présents dans les sédiments et sur les battures du secteur visé par le projet. Au moins deux demandes d'audience publique ont été adressées au ministre dans les délais réglementaires.

2.1.6 L'élimination des passages à niveau sur la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay

Le ministère des Transports du Québec projette d'éliminer quatre passages à niveau en reconstruisant deux nouveaux tronçons de la route 132 à Escuminac et à Escuminac East. Ces travaux ont pour objectifs principaux de corriger la géométrie de la route et d'améliorer la sécurité et le confort des usagers.

La réalisation du projet entraînerait des répercussions variées sur le milieu : ravinement et érosion, déplacement d'une résidence secondaire, sectionnement d'une terre agricole, augmentation du niveau sonore. L'étude d'impact fait état de diverses mesures visant à atténuer ces répercussions.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet : 5 juillet 1984
- émission de la directive ministérielle : 2 novembre 1984
- dépôt de l'étude d'impact : 29 octobre 1987
- émission de l'avis de recevabilité : 28 avril 1988
- publication de l'étude d'impact : 21 juin 1988

La période d'information

- Période : du 21 juin au 4 août 1988.
- Centre local de consultation :
  - bureau municipal d'Escuminac.
- Analyste responsable du dossier au BAPE : M. Pierre Auger.

Les préoccupations exprimées

Un citoyen d'Escuminac, préoccupé par les conséquences de ce projet sur le ruisseau Dumville, auquel s'alimentent en eau potable quatre familles (ce dont l'étude d'impact ne fait pas mention), a adressé une demande d'audience publique au ministre.

2.1.7 La construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent—Laramée—McConnell entre Hull et Aylmer

La période d'information relative à ce projet s'est déroulée du 28 juillet au 10 septembre 1988. Plusieurs demandes d'audience publique ont été transmises au ministre de l'Environnement dans les délais requis. La description du projet, les données concernant la période d'information et les préoccupations exprimées sont intégrées à la partie « L'audience » de la section 2.2.4.

2.1.8 La construction du boulevard de La Vérendrye, tronçon Main-Guindon, à Gatineau

Le ministère des Transports du Québec envisage de construire un tronçon du boulevard de La Vérendrye entre les rues Main et Guindon, dans la ville de Gatineau. Ce tronçon, d'une longueur de 1,1 kilomètre, doit relier le tronçon Labrosse-Main, préalablement complété à quatre voies, au tronçon Guindon-Paiement, où deux voies sont déjà en service, permettant ainsi d'assurer la continuité de l'axe de La Vérendrye.

Selon le promoteur, le boulevard de La Vérendrye est destiné à décongestionner les boulevards Saint-René et Maloney (route 148) déjà très achalandés, à faciliter la communication entre Gatineau et le centre-ville de Hull et à favoriser le développement du tissu urbain dans le secteur situé au sud de l'autoroute 50. Ce projet fait partie des ententes conclues en 1972 et 1978 entre la Commission de la capitale nationale et le gouvernement du Québec concernant l'amélioration du réseau routier de la région.

Le projet comprend également le prolongement de la rue Hilltop et son raccordement au boulevard de La Vérendrye ainsi qu'une piste cyclable tout au long du tronçon. Cependant, à la suite d'une résolution adoptée par la Ville de Gatineau, le promoteur abandonnait en septembre le projet de prolongement de la rue Hilltop jusqu'au boulevard de La Vérendrye.

L'étude d'impact prévoit des répercussions négatives sur les milieux physique et humain, particulièrement un risque accru de déstabilisation de talus, la perte d'usage d'une piste cyclable et un climat sonore aggravé, ayant un caractère temporaire relié à la durée des travaux. En outre, l'étude mentionne que des terrains seraient touchés par l'expropriation et/ou frappés de servitudes, et que l'effet de rupture physique du quartier serait atténué à l'aide d'une traverse piétonnière.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 16 mai 1986
- émission de la directive ministérielle: 14 août 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 16 juin 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 12 août 1988
- publication de l'étude d'impact: 7 septembre 1988

La période d'information

- Période: du 7 septembre au 21 octobre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Gatineau;
  - bibliothèque municipale de Gatineau.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Yves LeBlanc.

L'autorisation

Le Conseil des ministres a émis un décret d'autorisation concernant la réalisation de ce projet le 15 février 1989.

2.1.9 Le réaménagement de la route 230 à La Pocatière

Le ministère des Transports du Québec désire réaménager la route 230 dans une partie de la municipalité de La Pocatière afin d'offrir une plus grande sécurité aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons, tout en répondant à la vocation d'axe de liaison intrarégionale d'importance. Les travaux prévus consistent à élargir à quatre voies contiguës la chaussée qui en comporte deux.

Parmi les impacts soulignés par le promoteur, on note la perte de superficies agricoles cultivées, la diminution de la sécurité des piétons lors de la traversée de la chaussée et la destruction d'aménagements paysagers des propriétés de l'Institut de technologie agro-alimentaire. Dans le but de minimiser ces impacts, le promoteur recommande l'installation de feux de circulation semi-adaptifs pour assurer aux piétons une traversée sécuritaire de la chaussée, ainsi que l'aménagement d'une piste cyclable du côté nord de la route en même temps que la construction d'un trottoir.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 2 août 1985
- émission de la directive ministérielle: 14 mai 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 9 février 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 20 juillet 1988

— publication de l'étude d'impact: 8 septembre 1988

La période d'information

— Période: du 8 septembre au 22 octobre 1988.

— Centres locaux de consultation:
  • bureau municipal de La Pocatière;
  • centre de documentation de l'Institut de technologie agro-alimentaire;
  • bibliothèque du cégep de La Pocatière.

— Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Normand Dupont.

Les préoccupations exprimées

Un groupe de citoyens a fait parvenir une pétition au BAPE demandant que le projet comporte l'aménagement d'une piste cyclable permettant une circulation sécuritaire pour les jeunes cyclistes. Cette pétition ayant été reçue après la fin de la période de consultation publique, elle fut transmise au ministère des Transports pour information.

2.1.10 La création d'un lac artificiel à Bromont, le lac Marchessault

La Ville de Bromont projette la réalisation en deux ans, à un coût approchant les 7 millions de dollars, d'un lac artificiel à son entrée de ville par l'autoroute. Ce projet poursuit plusieurs objectifs, dont ceux de confirmer la vocation récréo-touristique quatre saisons de Bromont, de constituer un site d'accueil touristique régional et de contribuer à l'image de marque touristique de la région.

Les principaux impacts identifiés par la Ville sont de nature visuelle et sonore, liés aux activités de construction. L'exploitation du lac artificiel aurait, selon le promoteur, des répercussions négatives permanentes d'envergure locale de faible intensité sur la qualité de l'eau et d'intensité élevée sur la faune et la flore.

Les étapes du dossier

— Réception de l'avis de projet: 1er mars 1985

— émission de la directive ministérielle: 24 janvier 1986

— dépôt de l'étude d'impact: 23 décembre 1987

— émission de l'avis de recevabilité: 28 juillet 1988

— publication de l'étude d'impact: 8 septembre 1988

La période d'information

— Période: du 8 septembre au 22 octobre 1988, prolongée jusqu'au 10 décembre 1988.

— Centres locaux de consultation:
  • bibliothèque municipale de Bromont;
  • bureau municipal de Bromont.

— Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Robert Lapalme.

À la suite d'une plainte formulée par le Comité de citoyens de Bromont, la période d'information fut prolongée pour permettre au promoteur de satisfaire aux obligations précisées dans le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, dont l'article 6 prévoit la publication d'avis dans les journaux.

Les préoccupations exprimées

Le Comité de citoyens de Bromont a exprimé des inquiétudes concernant la qualité de vie et la sécurité des enfants, qui pourraient être touchées par la circulation de camions durant les travaux. D'autres préoccupations touchent la qualité de l'eau du lac artificiel et l'impact de l'utilisation de produits chimiques pour stabiliser ces eaux sur la prise d'eau potable située en aval, le zonage futur des terrains bordant le lac et la pauvreté ou l'absence d'informations sur le projet. Avant la fin de la période d'information, le BAPE a reçu copie d'une demande pour la tenue d'une audience publique.

2.1.11 L'aménagement du marais Leverrier, à Saint-Adalbert

Pour rehausser la qualité du milieu et en augmenter la production faunique, principalement en ce qui a trait à la sauvagine et au rat musqué, Canards Illimités a présenté un projet d'aménagement du marais Leverrier, dans la municipalité de Saint-Adalbert, comté de L'Islet.

Le promoteur propose deux mesures, soit la construction d'un barrage en béton armé de 24,3 mètres pour maintenir un niveau d'eau suffisant dans le marais, ce qui doit agir sur la répartition de la végétation aquatique et sur la production d'invertébrés, et l'abaissement, tous les six à huit ans, du niveau d'eau du marais afin d'accélérer la décomposition de la matière organique accumulée et ainsi favoriser une plus grande réponse végétale. Pour permettre l'assèchement du milieu, le profil du ruisseau à la décharge du marais doit être modifié sur environ un kilomètre. Le projet comprend en outre la réfection d'un chemin d'accès existant pour la réalisation des travaux et pour l'exploitation et l'entretien du barrage.

Parmi les impacts indiqués dans l'étude, on note principalement que l'assèchement du milieu, en phase d'exploitation, entraînerait des impacts négatifs faibles et temporaires sur le régime hydrologique et sur le drainage naturel en raison de l'évacuation des eaux, mais cet assèchement aurait un impact posi-

tif fort et permanent sur la qualité des sédiments, d'où un impact positif moyen et permanent pour la végétation aquatique. Cependant, les opérations d'assèchement du marais effectuées de façon périodique occasionneraient des impacts négatifs moyens et temporaires sur l'utilisation du marais par la sauvagine et les poissons.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 7 mai 1986
- émission de la directive ministérielle: 13 août 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 28 mars 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 16 juin 1988
- publication de l'étude d'impact: 8 septembre 1988

La période d'information

- Période: du 8 septembre au 22 octobre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Saint-Adalbert;
  - bureau de la MRC L'Islet.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Chevalier.

L'autorisation

Le Conseil des ministres a émis un décret d'autorisation concernant la réalisation de ce projet le 1er mars 1989.

2.1.12 L'aménagement de plages et d'une marina au lac Memphrémagog

La Ville de Magog projette la réalisation d'une plage complémentaire à un parc-promenade littoral public à l'extrémité nord du lac Memphrémagog, à un coût évalué à 5,5 millions de dollars pour l'ensemble du parc, et d'une marina dans le même secteur, évaluée à 2 millions de dollars. Ce projet poursuit plusieurs objectifs dont le développement de la station touristique quatre saisons à Magog-Orford, la promotion de l'image de marque de la station, l'incitation à l'investissement privé et la revalorisation de l'accès public au lac. Le ministère du Tourisme du Québec et Tourisme Canada se sont engagés à une aide financière de 5,2 millions de dollars pour l'ensemble du parc, mais le projet de marina ne fait l'objet d'aucun engagement d'aide gouvernementale.

Puisque les travaux doivent avoir lieu durant l'automne, plusieurs impacts sont évalués par le promoteur comme étant d'intensité faible ou nulle: répercussions sur le brochet et la truite brune lors de leur période de frai, transport de pierres pour la marina et bruit engendré par les activités de transport des matériaux dragués. Les travaux de dragage pour la marina comporteraient des impacts temporaires sur la végétation et la qualité de l'eau. Les autres impacts de l'aménagement proviendraient surtout du transport du sable. L'étude indique que la relocalisation, à l'automne 1989, de la route 112 maintiendrait les automobilistes en périphérie du cœur des activités, atténuant ainsi l'impact sur la qualité de vie de la circulation routière en haute saison touristique.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 28 janvier 1986
- émission de la directive ministérielle: 25 juin 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 15 avril 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 28 juillet 1988
- publication de l'étude d'impact: 14 septembre 1988

La période d'information

- Période: du 14 septembre au 28 octobre 1988.
- Centre local de consultation:
  - bibliothèque Memphrémagog.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Robert Lapalme.

Les préoccupations exprimées

Des citoyens de la région ont rencontré l'analyste et lui ont fait part de leurs préoccupations, ainsi qu'au maire qui était présent. Leurs principales inquiétudes se résument ainsi: perte d'un accès public majeur au lac que constitue la pointe Merry, site désigné de la marina, impacts négatifs de l'artificialisation des rives du lac, qualité déjà mauvaise des eaux du lac pour la baignade, etc. Même le promoteur ne semble pas d'accord avec la localisation à la pointe Merry d'une marina. Au moins une demande d'audience publique fut transmise au ministre de l'Environnement relativement à ce projet.

2.1.13 L'assainissement de la rivière Saint-François à Sherbrooke

Dans le cadre du programme d'assainissement des eaux, les municipalités de Sherbrooke, Rock Forest, Lennoxville, Fleurimont et Ascot, regroupées dans un organisme commun, la Régie intermunicipale d'assainissement du Sherbrooke métropolitain (RIASM), projettent d'installer un système pour assainir les eaux municipales déversées dans la rivière Saint-François. Ce projet, présenté avec le concours de la Société québécoise d'assainissement des eaux, a pour objectifs principaux de contribuer à la mise en valeur du milieu aquatique, de redécou-

vrir certains usages perdus et de développer de nouvelles utilisations.

Le projet comprend l'installation de quatre sections d'intercepteur et de l'émissaire de l'usine d'épuration dans le lit de la rivière Saint-François, et d'une section d'intercepteur sur la rive est, dans la zone d'inondation du cours d'eau.

Selon l'étude d'impact, seule la traversée du chenal secondaire de la rivière contournant l'île Côté peut toucher plusieurs sites sensibles du milieu naturel et du milieu humain. Pour l'ensemble des travaux en rivière et dans la zone d'inondation, l'étude propose une série de mesures pour atténuer les impacts lors de la phase de construction. Elle mentionne également un retard éventuel dans le processus de récupération des usages suite aux débordements du réseau dans la rivière Saint-François, en été, ainsi qu'un impact négatif sur la qualité de l'eau près de l'émissaire de l'usine d'épuration.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 8 octobre 1985
- émission de la directive ministérielle: 14 mars 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 27 juin 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 17 août 1988
- publication de l'étude d'impact: 15 septembre 1988

La période d'information

- Période: du 15 septembre au 29 octobre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bibliothèque municipale de Sherbrooke;
  - bureau municipal de Lennoxville.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Chevalier.

Les préoccupations exprimées

La Corporation de gestion CHARMES de Sherbrooke a fait une demande d'audience publique concernant les impacts qu'occasionnerait le projet sur le débordement du réseau d'égouts directement dans la rivière Saint-François.

2.1.14 L'aménagement faunique de l'île Dupas

Canards Illimités se propose de réaliser divers aménagements sur le territoire de la Commune de l'Île Dupas, dans l'archipel du lac Saint-Pierre, afin d'y rehausser le potentiel agricole et faunique. Des ententes à long terme avec les propriétaires constitueraient la garantie du maintien des milieux ainsi aménagés en empêchant notamment le bétail d'y accéder.

Déjà en 1987, dans le secteur ouest de la commune, le promoteur aménageait, sur une superficie de 60 hectares, une série de planches agricoles en alternance avec des rigoles pour favoriser l'implantation d'une végétation aquatique. Pour la mise en eau de ces rigoles, le promoteur avait besoin d'une autorisation; la demande fait donc partie de ce projet. Également, de nouveaux aménagements sont proposés, dont la construction de digues pour créer deux marais peu profonds dans le secteur est de la commune, un chemin d'accès sur la rive nord et une ligne électrique destinée à alimenter les deux stations de pompage annexées au réseau de rigoles et aux deux bassins.

L'étude du promoteur indique des impacts négatifs résultant des travaux de construction, mais la mise en eau des rigoles permettrait la constitution de bons habitats de nidification et d'élevage pour la sauvagine. Ce milieu devrait également profiter aux oiseaux migrateurs, au rat musqué et aux amphibiens. Les deux nouveaux marais représenteraient un impact positif pour ces mêmes espèces.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 21 mai 1987
- émission de la directive ministérielle: 26 octobre 1987
- dépôt de l'étude d'impact: 7 avril 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 14 juillet 1988
- publication de l'étude d'impact: 20 septembre 1988

La période d'information

- Période: du 20 septembre au 3 novembre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bibliothèque municipale de Sorel;
  - bureau municipal de la Visitation-de-l'Île-Dupas;
  - bureau de la MRC d'Autray à Berthierville.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Yves LeBlanc.

2.1.15 Le réaménagement du boulevard Saguenay Ouest à Chicoutimi

La Ville de Chicoutimi projette de réaménager à quatre voies le boulevard Saguenay à l'ouest de la rue Price, près du pont Dubuc, jusqu'à la limite de la ville de Jonquière, en trois ans et au coût de 7 millions de dollars. Ce tronçon de la route 372 doit longer la rivière Saguenay et relier les centres-villes de Chicoutimi et de Jonquière. Selon le promoteur, ce réaménagement est nécessaire pour améliorer l'état du boulevard Saguenay Ouest qui présente un tracé sinueux et étroit et où surviennent de nombreux accidents.

Le promoteur prévoit également, dans son projet, l'installation de feux de circulation aux principales intersections et l'aménagement de voies de décélération, d'une piste cyclable et d'une halte routière.

Pour minimiser l'impact des travaux sur l'environnement, le promoteur se propose de réduire le déboisement au strict minimum, de reboiser et de revégétaliser les berges. Les travaux doivent débuter au mois de juillet, soit après la période de frai des principales espèces de poissons de la rivière Saguenay.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 2 août 1984
- émission de la directive ministérielle: 2 novembre 1984
- dépôt de l'étude d'impact: 16 mars 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 12 août 1988
- publication de l'étude d'impact: 22 septembre 1988

La période d'information

- Période: du 22 septembre au 5 novembre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bibliothèque municipale de Chicoutimi;
  - bibliothèque de l'UQAC.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Normand Dupont.

Les préoccupations exprimées

Plusieurs préoccupations ont été exprimées par les citoyens, dont le bruit actuel et futur occasionné par le boulevard, la sécurité des piétons et des bâtiments, l'accès futur aux propriétés, aux commerces et aux rues existantes compte tenu du terre-plein en ciment, les expropriations imprécises faute de plans définitifs, la qualité de vie après les travaux, le remblayage du Saguenay, le futur accès aux rives, les orientations de développement de la Ville. Au moins une demande d'audience publique a été adressée au ministre.

2.1.16 L'assainissement des eaux usées dans la région de Sorel-Tracy — Traverses de la rivière Richelieu

Dans le cadre du programme intégré d'assainissement des eaux usées dans la région de Sorel-Tracy, la Régie d'assainissement des eaux Richelieu—Saint-Laurent, regroupant les municipalités de Sorel, Tracy, Saint-Joseph-de-Sorel, Saint-Pierre-de-Sorel et Sainte-Anne-de-Sorel, projette d'installer des conduites d'égout traversant la rivière Richelieu. Ces conduites doivent permettre d'amener les eaux usées de Saint-Joseph-de-Sorel et de Tracy à la station d'épuration située à Sorel.

La majorité des impacts négatifs du projet sont évalués comme étant de faible intensité et de courte durée. Des mesures d'atténuation appliquées à plusieurs de ces impacts sont prévues par le promoteur. Les autres impacts négatifs, d'intensité moyenne, touchent la morphologie des rives (de longue durée) et, au moment des travaux, l'usine de filtration, la récréation et le tourisme. Les impacts positifs concernent l'économie régionale et, surtout, la qualité de vie.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 8 octobre 1986
- émission de la directive ministérielle: 21 avril 1987
- dépôt de l'étude d'impact: 30 juin 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 16 août 1988
- publication de l'étude d'impact: 12 octobre 1988

La période d'information

- Période: du 12 octobre au 25 novembre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bibliothèque municipale de Sorel;
  - bureau municipal de Tracy.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Yves LeBlanc.

2.1.17 Le port de plaisance sur le bord du lac des Deux Montagnes, à Oka

Dans le cadre de l'aménagement d'un vaste ensemble récréo-résidentiel, Développement Oka-sur-le-Lac prévoit implanter un port de plaisance évalué à plus de 2 millions de dollars sur les bords du lac des Deux Montagnes, à la Pointe-aux-Anglais, dans la municipalité de la paroisse d'Oka. Ce port de plaisance pouvant accueillir 240 embarcations répondrait, selon le promoteur, à une demande accrue pour la pratique du nautisme dans ce secteur.

L'étude précise que les milieux biologique et physique subiraient des impacts de moyenne intensité causés par les travaux d'excavation et de dragage ainsi que plusieurs impacts mineurs à chacune des étapes du projet. Le milieu humain, quant à lui, profiterait d'impacts positifs d'intensité faible et moyenne sur la population, l'économie, la navigation de plaisance, la chasse, la pêche et l'aspect visuel, n'ayant à souffrir que d'impacts négatifs mineurs. Plusieurs mesures sont proposées pour atténuer les conséquences négatives de la réalisation du projet.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 6 janvier 1988
- émission de la directive ministérielle: 13 avril 1988
- dépôt de l'étude d'impact: 14 juillet 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 31 août 1988
- publication de l'étude d'impact: 13 octobre 1988

La période d'information

- Période: du 13 octobre au 26 novembre 1988.
- Centre local de consultation:
  - maison municipale de la municipalité de la paroisse d'Oka.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Auger.

Les préoccupations exprimées

Le Club de voile des Laurentides, établi sur la Pointe-aux-Anglais depuis 20 ans, s'est montré favorable au projet et a émis des suggestions pour le bonifier.

2.1.18 L'aménagement d'une voie de contournement de Bernierville (route 265)

Le ministère des Transports du Québec souhaite aménager un nouveau tracé de la route 265 pour contourner la municipalité de Bernierville, au coût de 6,2 millions de dollars. Le projet consiste en une voie de contournement vers l'ouest de l'agglomération de Saint-Ferdinand d'Halifax, d'une longueur de 7,6 kilomètres, à deux voies contiguës, et dont la largeur de l'emprise varie entre 20 et 45 mètres pour s'ajuster à la topographie du terrain et à l'ajout de voies auxiliaires dans les pentes fortes.

Le tracé doit emprunter le plus souvent des emprises existantes. Il commence près de l'intersection de la route 265 et du chemin Gosford, au nord du lac William, pour aller se raccorder au pont enjambant la rivière Bécancour, en passant par le chemin Sainte-Sophie. Le canton d'Halifax-Sud profiterait des travaux sur la route 265 pour compléter son réseau d'égouts pluviaux.

Parmi les impacts répertoriés par le promoteur, l'implantation de la nouvelle emprise nécessiterait en sept endroits distincts le déboisement de cinq hectares de forêt, surtout du côté est du rang VI. Concernant le domaine agricole, 55 hectares de sol cultivé seraient touchés, dont 29 hectares difficilement ou non récupérables pour l'agriculture. Plusieurs propriétés situées près ou à l'intérieur de l'emprise subiraient des inconvénients jugés forts ou moyens. Un impact visuel fort serait dû à la dimension des remblais près de l'intersection de la route 216 au sud du lac. L'étude mentionne également un impact moyen quant à la traversée des cours d'eau Larose et Fortier et un impact fort quant à l'empiètement sur le lac William, à sa plaine de débordement et à celle de la rivière Bécancour près du pont. Plusieurs autres impacts ainsi que des mesures d'atténuation sont prévus dans l'étude.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 30 août 1982
- émission de la directive ministérielle: 6 octobre 1983
- dépôt de l'étude d'impact: 7 janvier 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 7 novembre 1988
- publication de l'étude d'impact: 17 novembre 1988

La période d'information

- Période: du 17 novembre au 28 décembre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Bernierville;
  - bibliothèque municipale de Thetford Mines.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Normand Dupont.

Les préoccupations exprimées

L'Union des producteurs agricoles de Lévis-Bellechasse, de la Rive-Nord et de Lotbinière-Mégantic ainsi que le comité d'école de l'école Notre-Dame ont émis des commentaires favorables au projet. De façon générale, la population souhaite la réalisation du projet; cependant, plusieurs personnes ont exprimé leurs préoccupations quant aux superficies exactes qui doivent être expropriées et à la contamination possible des puits d'alimentation de la pisciculture du lac William. Enfin, des sondages archéologiques sont souhaités là où un potentiel fort a été identifié par le promoteur, et deux exploitants agricoles désirent qu'un tunnel soit construit afin de faire circuler leur troupeau. La tenue d'une audience publique a été demandée au ministre dans les délais requis.

2.1.19 La construction d'une voie de contournement de la ville de Rouyn (route 117)

De l'avis du ministère des Transports du Québec, l'importance du trafic de transit entre la route 117 ouest et la route 117 est, soit environ 3 000 véhicules par jour, justifie la construction d'une voie de contournement au sud de la ville de Rouyn. Ce projet de raccordement de la route 117 (avenue Larivière) au

boulevard Québec totalise une longueur de 4,5 kilomètres.

Lors de la première étape de la réalisation du projet, toute la largeur de l'emprise doit être expropriée. Tous les bâtiments inclus dans l'emprise seraient démolis ou relocalisés. Une petite plantation localisée dans l'emprise serait détruite. Un impact sur l'agriculture, en raison du morcellement d'une exploitation agricole, serait diminué par l'aménagement d'une traverse pour animaux. La sauvagine serait susceptible d'être légèrement touchée puisque la future route s'approcherait du lac Fiske qui constitue un lieu de rassemblement pendant les migrations. Les impacts sur les autres composantes biophysiques sont considérés comme faibles, ne nécessitant pas de mesures spéciales d'atténuation.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 3 novembre 1983
- émission de la directive ministérielle: 27 février 1984
- dépôt de l'étude d'impact: 15 septembre 1986
- émission de l'avis de recevabilité: 11 octobre 1988
- publication de l'étude d'impact: 21 novembre 1988

La période d'information

- Période: du 21 novembre 1988 au 4 janvier 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Rouyn;
  - bibliothèque municipale de Rouyn.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Auger.

Les préoccupations exprimées

La MRC de Rouyn-Noranda a fait parvenir au BAPE une résolution d'appui au projet qui précise que le promoteur devrait intégrer à son projet les mesures d'atténuation suggérées par Canards Illimités pour restreindre les impacts sur le marais Fiske. Au moins une demande d'audience publique a été transmise au ministre, provenant du Comité permanent sur l'environnement à Rouyn-Noranda.

2.1.20 L'émissaire des eaux usées de Pointe-du-Lac

Dans le cadre du programme d'assainissement des eaux usées de la région trifluvienne, la municipalité de Pointe-du-Lac, avec le concours de la Société québécoise d'assainissement des eaux, prévoit intercepter les eaux usées municipales et les acheminer vers une station d'épuration. Une fois traités, les effluents seraient rejetés dans le fleuve Saint-Laurent, à la sortie du lac Saint-Pierre, au moyen d'une conduite de 530 mètres de longueur, enfouie sous le lit du fleuve. Seule la construction de l'émissaire dans le fleuve Saint-Laurent fait l'objet de l'étude d'impact.

Étant donné que l'émissaire serait installé durant l'hiver, alors que la glace est ancrée sur le substrat sur près de 90 % de sa longueur, l'impact sur le milieu aquatique serait minimisé. De fait, selon le promoteur, l'impact ne se ferait sentir que temporairement, lors de la fonte des glaces, au printemps. Quant aux impacts sur le milieu aquatique reliés à l'exploitation de cet émissaire, le promoteur note un impact local mineur et négatif sur la faune aquatique, et un impact positif mineur pour l'ensemble de la région de Pointe-du-Lac.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 4 septembre 1985
- émission de la directive ministérielle: 24 janvier 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 26 mai 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 14 novembre 1988
- publication de l'étude d'impact: 15 décembre 1988

La période d'information

- Période: du 15 décembre 1988 au 28 janvier 1989.
- Centre local de consultation:
  - bibliothèque municipale de Pointe-du-Lac.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Auger.

2.1.21 L'émissaire des eaux usées du Trois-Rivières métropolitain

Dans le cadre du projet régional d'interception et de traitement des eaux usées de la grande région de Trois-Rivières, la Régie intermunicipale d'assainissement, regroupant les municipalités de Trois-Rivières, Trois-Rivières-Ouest, Cap-de-la-Madeleine et Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, souhaite mettre en place un émissaire dans le fleuve Saint-Laurent.

L'émissaire de la station d'épuration permettant d'acheminer les eaux usées serait installé dans le secteur de Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, à la pointe Lottinville. Il longerait la route de Red Mill et se prolongerait dans le fleuve, en suivant le même axe, sur une distance de 400 mètres.

Selon le promoteur, l'installation de l'émissaire dans le fleuve ne créerait aucun impact majeur sur l'environnement. Cependant, la mise en suspension du matériel dragué et son dépôt, ainsi que l'augmentation temporaire de la turbidité des eaux, généreraient des impacts moyens portant respectivement sur les composantes du milieu et sur certaines activités reliées au milieu aquatique telles que sports nautiques, pêche sportive et commerciale. L'étude propose un certain nombre de mesures visant à atténuer l'impact global du projet et un programme de surveillance et de suivi environnemental.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 25 novembre 1985
- émission de la directive ministérielle: 25 juin 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 31 août 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 17 novembre 1988
- publication de l'étude d'impact: 15 décembre 1988

La période d'information

- Période: du 15 décembre 1988 au 28 janvier 1989, prolongée jusqu'au 8 février 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Sainte-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine;
  - bibliothèque municipale de Cap-de-la-Madeleine.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Chevalier.

La période d'information fut prolongée en raison de la fermeture des centres locaux de consultation durant le temps des Fêtes.

2.1.22 La construction du poste de transformation Alain-Grandbois dans le comté de Portneuf

Hydro-Québec projette de construire un nouveau poste de transformation de 315-25 kilovolts, le poste Alain-Grandbois, près de la municipalité de Saint-Casimir, et une ligne d'alimentation de 315 kilovolts pour raccorder le poste à l'une des lignes Jacques-Cartier—Mauricie Sud, sur une distance de 2 kilomètres. La construction du poste Alain-Grandbois vise à remplacer le réseau de 69 kilovolts qui alimente le poste temporaire de Grondines et le poste de Saint-Casimir en provenance du poste de sectionnement de Portneuf. Cette ligne, selon le promoteur, ne suffit plus à la demande et pose des problèmes d'entretien.

Plusieurs impacts sont identifiés par Hydro-Québec. Sur le plan biophysique, la faune aquatique serait susceptible d'être touchée par la construction des conduits de distribution dans les rivières Sainte-Anne et Blanche et par les travaux de dynamitage et d'excavation. Sur le plan humain, l'installation de conduits souterrains perturberait temporairement les habitudes de vie des citoyens; le promoteur se propose de faire l'acquisition d'un terrain afin de circonscrire le bruit de fond dans les environs du poste. Sur le plan agricole, la construction d'un chemin d'accès nécessiterait l'expropriation de 1 200 mètres carrés de sol de potentiel A utilisé pour la grande culture. Enfin, sur le plan visuel, Hydro-Québec envisage de conserver le plus possible de boisé aux alentours du poste et de la ligne et de procéder à un aménagement paysager.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 13 août 1986
- émission de la directive ministérielle: 26 janvier 1987
- dépôt de l'étude d'impact: 19 avril 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 19 octobre 1988
- publication de l'étude d'impact: 15 décembre 1988

La période d'information

- Période: du 15 décembre 1988 au 28 janvier 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de la ville de Saint-Casimir;
  - bureau municipal de la paroisse de Saint-Casimir;
  - MRC Portneuf.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Normand Dupont.

Les préoccupations exprimées

L'Association chasse et pêche du nord et la Fédération des nemrods de Portneuf, au cours d'une rencontre avec des représentants du promoteur, ont exprimé quelques inquiétudes portant notamment:

- sur la localisation de la traversée de la ligne de distribution: Hydro-Québec a indiqué que la ligne épargnerait une des meilleures fosses à doré jaune de la rivière Sainte-Anne, passant en aval de celle-ci; cette assurance a semblé satisfaire les participants;
- sur la gestion du barrage hydro-électrique de Saint-Alban: les parties ont convenu d'un accord de principe;
- sur la protection des poissons de la rivière, entre autres lors du creusage: Hydro-Québec a assuré

les participants qu'elle éviterait le dynamitage dans toute la mesure du possible.

2.1.23 La construction d'un lien routier entre la route 157 et l'autoroute 55 à Shawinigan-Sud

Afin d'améliorer la liaison de Shawinigan-Sud au réseau autoroutier, le ministère des Transports du Québec projette de construire une voie pour raccorder la route 157 à l'autoroute 55. Il espère ainsi aider et soutenir le développement économique de la région.

Parmi les 14 variantes de tracé étudiées, 3 ont été sélectionnées. Le tracé CO-LE, au sud du secteur étudié, présente le moins d'impacts sur l'agriculture et l'environnement; cependant, la complexité du pont à construire constitue un inconvénient important, de telle sorte que le tracé J au centre fut retenu, le tracé Z au nord répondant moins bien aux objectifs du projet.

La réalisation de ce lien routier de 23 millions de dollars comprend la construction d'une chaussée à 2 voies sur une distance de 7,1 kilomètres, dont l'emprise projetée de 40 mètres pourrait atteindre 100 mètres en raison de la topographie du terrain, d'un échangeur au niveau de l'autoroute 55, d'une voie lente sur la rive ouest de la Saint-Maurice d'une longueur d'environ 2 kilomètres, de viaducs, d'un pont de type poutre-caisson, ainsi que d'une intersection à niveau pour la jonction avec la route 157.

L'étude précise que les impacts occasionnés par les travaux de construction seraient surtout reliés au décapage des sols à l'intérieur de l'emprise, au remaniement des berges, à la traversée du cours d'eau ainsi qu'à la disposition de 500 000 mètres cubes de déblais de rebuts. Également, elle mentionne une augmentation du niveau sonore, des poussières et du gaz d'échappement et des inconvénients pour les activités agricoles; des mesures sont prévues afin d'atténuer ces impacts. Par ailleurs, la construction de la route entraînerait la perte d'un massif boisé à forte valeur écologique, des risques de glissement, la relocalisation ou la démolition de deux résidences, la perte de sol cultivé et plusieurs impacts visuels.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 1er février 1982
- émission de la directive ministérielle: 4 juin 1982
- dépôt de l'étude d'impact: 16 octobre 1984
- émission de l'avis de recevabilité: 12 décembre 1988
- publication de l'étude d'impact: 5 janvier 1989

La période d'information

- Période: du 5 janvier au 18 février 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Shawinigan;
  - bureau municipal de Shawinigan-Sud.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Robert Lapalme.

Les préoccupations exprimées

Au total, huit demandes d'audience publique furent transmises à la ministre avant l'expiration de la période d'information.

2.1.24 La construction de l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel

Le ministère des Transports du Québec se propose de construire un tronçon de l'autoroute 50 sur une distance de 23,8 kilomètres entre Mirabel et Lachute. Ce projet s'inscrit dans un objectif global visant à relier Montréal et Hull par une autoroute sur la rive nord de la rivière des Outaouais. Un tronçon de 30 kilomètres a déjà été réalisé entre Hull et Masson. Entre Montréal et Mirabel, la continuité de ce lien autoroutier serait assurée par le prolongement éventuel de l'autoroute 13 jusqu'à Mirabel.

Le projet se situe à l'intérieur de la zone expropriée du territoire périphérique de l'aéroport de Mirabel. Dans un premier temps, une seule chaussée à deux voies doit être construite dans la partie sud de l'emprise. La deuxième chaussée ne serait construite que lorsque les débits de circulation le justifieraient. Les travaux comprennent aussi la construction de quatre échangeurs et de trois viaducs.

L'étude d'impact mentionne que l'implantation de l'autoroute 50 nécessiterait le déboisement d'environ 110 hectares de parcelles boisées, d'une grande valeur écologique ou faunique; le promoteur propose de limiter le déboisement au strict nécessaire pour atténuer cet impact. Également, deux talus d'érosion seraient nivelés, mais à l'intérieur de l'emprise seulement. Un impact majeur sur le milieu visuel, résultant du passage de l'autoroute dans un champ visuel très ouvert et à caractère champêtre, pourrait être atténué en harmonisant le profil de la route avec le relief naturel et en procédant à la plantation d'arbres feuillus en bosquets. En ce qui concerne le bruit, un impact fort est prévu à un endroit; cependant, aucune mesure d'atténuation n'est prévue à ce sujet. Enfin, diverses mesures sont énumérées pour atténuer les nombreux impacts sur le milieu agricole (perte de superficie pour les cultures ou les pâturages, perte d'érablières et de plantations, etc.).

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 1er mai 1986
- émission de la directive ministérielle: 26 septembre 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 24 mars 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 16 décembre 1988
- publication de l'étude d'impact: 18 janvier 1989

La période d'information

- Période: du 18 janvier au 3 mars 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Sainte-Monique, à Mirabel;
  - bibliothèque municipale de Lachute.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Auger.

Les préoccupations exprimées

Les Villes de Lachute et de Mirabel ainsi que la Chambre de commerce de Mirabel ont fait parvenir au BAPE des résolutions d'appui au projet de construction de l'autoroute 50; cependant, ces deux dernières souhaitent que le promoteur construise un viaduc sur le rang Saint-Rémi. Ce projet soulève beaucoup d'intérêt parmi la population locale. Une rencontre a été organisée entre le ministère des Transports et des citoyens inquiets quant au tracé exact de l'autoroute par rapport à leurs terres. Au moins quatre demandes d'audience ont été faites, dont une du Centre local d'écologie de Mirabel.

2.1.25 La construction d'une voie ferrée pour l'usine Laterrière de la société Alcan

La société Alcan Aluminium limitée se propose de construire une voie ferrée reliant sa nouvelle usine d'électrolyse d'alumine Laterrière au réseau ferroviaire Roberval-Saguenay desservant son usine Grande-Baie, pour le transport des matières premières et des lingots produits à la nouvelle usine.

Le projet est estimé à 20 millions de dollars et couvre une longueur approximative de 14 kilomètres. La zone d'étude s'étend du secteur de l'usine Laterrière à l'ouest, au chemin de fer Roberval-Saguenay à l'est, de la zone de terres agricoles et de l'aéroport de Bagotville au nord, au piémont du plateau laurentien au sud, soit sur quelque 9 800 hectares.

Le promoteur, dans son étude, a élaboré trois variantes de tracé à partir d'un tracé principal commun, qui se raccordent au chemin de fer Roberval-Saguenay en trois points différents. L'étude identifie plusieurs impacts occasionnés par le tracé commun et la variante de tracé retenue (variante B, jugée optimale), dont certains risques d'érosion et la disparition de la zone forestière correspondant à la largeur de l'emprise. Le promoteur se propose de limiter ces impacts en réduisant le déboisement et en procédant à l'ensemencement des versants des déblais. Des inconvénients visuels et sonores dus à l'effet de coupure des terres traversées et l'expropriation de terrains privés tout au long du tracé font aussi partie des impacts identifiés.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 15 janvier 1982
- émission de la directive ministérielle: 30 juin 1982
- dépôt de l'étude d'impact: 2 mai 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 1er novembre 1988
- publication de l'étude d'impact: 24 janvier 1989

La période d'information

- Période: du 24 janvier au 9 mars 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Laterrière;
  - bibliothèque municipale de La Baie;
  - bibliothèque de l'UQAC à Chicoutimi.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Yves LeBlanc.

Les préoccupations exprimées

Une rencontre avec des représentants d'Alcan a été organisée dans le but de permettre aux citoyens d'obtenir des réponses à leurs questions; celles-ci portaient essentiellement sur la procédure, le cheminement et l'état actuel des dossiers d'acquisition de propriétés. Plusieurs demandes ont été adressées à la ministre pour la tenue d'une audience publique.

2.1.26 Le dragage de l'embouchure de la rivière aux Brochets

Le Comité de la mise en valeur de la baie Missisquoi inc. projette de draguer l'embouchure de la rivière aux Brochets dans la baie Missisquoi. Ce projet vise à lever l'obstacle que constitue le haut-fond de la baie, afin de rendre aisé et sécuritaire, en tout temps, le passage des plaisanciers. Pour ce faire, un chenal d'une longueur approximative de 700 mètres et d'une largeur de 30 mètres doit être dragué. Le promoteur prévoit également l'enlèvement d'un obstacle rocheux dans la rivière.

Dans son étude d'impact, le promoteur a procédé à l'évaluation des répercussions selon que les travaux seraient réalisés durant l'hiver ou en période estivale; il propose plusieurs mesures d'atténuation. Il estime

que son projet ne causerait aucun impact majeur négatif. Les impacts résiduels négatifs sont presque tous qualifiés de faibles ou négligeables, tandis que des impacts positifs permanents qualifiés de forts sont prévus pour la navigation de plaisance, la sécurité aquatique et l'apport économique régional.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 8 décembre 1987
- émission de la directive ministérielle: 20 avril 1988
- dépôt de l'étude d'impact: 29 novembre 1988
- émission de l'avis de recevabilité: 9 janvier 1989
- publication de l'étude d'impact: 27 janvier 1989

La période d'information

- Période: du 27 janvier au 12 mars 1989.
- Centre local de consultation:
  - bureau municipal de Pike River.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Auger.

Les préoccupations exprimées

Plusieurs personnes ont manifesté leur inquiétude face à deux aspects principaux du projet: l'érosion et la dégradation des berges de la rivière aux Brochets dues à une affluence accrue de bateaux motorisés, et les dangers d'un dragage dans une baie, la baie Missisquoi, sur la faune et la flore, très riches à cet endroit. Plusieurs groupes écologiques ainsi que des résidents des municipalités touchées par le projet ont demandé la tenue d'une audience publique.

2.1.27 L'installation d'un centre nautique à Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet

Afin de répondre à ce qu'il présente comme une demande grandissante pour la navigation de plaisance dans la région de Nicolet, M. Guy Malouin, le promoteur, souhaite implanter un centre nautique à Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet, au coût approximatif de 2 millions de dollars. Ce projet consiste à aménager, à l'embouchure de la rivière Nicolet, une marina moderne pouvant accueillir 160 bateaux à moteur ou à voile d'une longueur maximale de 20 mètres.

En plus des travaux d'excavation, de creusage, de dragage et de remplissage nécessaires pour la construction d'un bassin de mouillage et d'un mur de soutènement ainsi que pour l'aménagement et l'entretien d'un chenal d'accès, les installations suivantes sont prévues: une descente à bateaux, une grue sur portique, des quais flottants, un poste de distribution de carburant, un système permettant la vidange des eaux usées des embarcations, un stationnement et un bâtiment offrant différents services y compris un atelier de mécanique. Les travaux doivent être réalisés durant l'hiver.

Parmi les impacts identifiés dans l'étude déposée par le promoteur, on note la perte de cinq hectares de prairie inondable au potentiel assez élevé pour la faune, le bruit causé par le camionnage, une légère altération de la qualité de l'eau lors des travaux de dragage et lors de l'entretien du chenal d'accès par la remise en circulation de sédiments, et lors de l'exploitation de la marina par la présence d'hydrocarbures. Une barrière mise en place autour du site de dragage devrait assurer la sécurité des motoneigistes et des promeneurs.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 8 août 1986
- émission de la directive ministérielle: 16 février 1987
- dépôt de l'étude d'impact: 30 septembre 1987
- émission de l'avis de recevabilité: 18 janvier 1989
- publication de l'étude d'impact: 3 février 1989

La période d'information

- Période: du 3 février au 19 mars 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bibliothèque municipale de Nicolet;
  - bureau municipal de Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Pierre Chevalier.

Les préoccupations exprimées

Au moins une demande d'audience publique a été transmise à la ministre de l'Environnement.

2.1.28 La reconstruction du boulevard Saint-François à Fleurimont et à Sherbrooke

Le ministère des Transports du Québec se propose de reconstruire le boulevard Saint-François dans un nouvel axe. Le tracé retenu part de l'échangeur Saint-François (autoroute 10) à Fleurimont et rejoint le boulevard Saint-François actuel à la hauteur du faubourg Mena Sen en longeant le couloir formé par la ligne hydro-électrique. Le choix d'un nouvel axe est justifié par le mauvais état des fondations du boulevard, la sinuosité de son tracé ainsi que sa proximité de la rivière Saint-François. Selon le promoteur, le projet permettrait d'offrir aux usagers un meilleur accès au centre-ville de Sherbrooke.

En plus de l'autorisation du gouvernement du Québec, le ministère des Transports doit obtenir une dérogation à l'entente fédérale-provinciale sur la protection des plaines inondables telles que délimitées sur les cartes d'inondation du ministère de l'Environnement du Québec.

L'étude d'impact contient des mesures d'atténuation visant à réduire les impacts biophysiques, humains et visuels répertoriés le long du tracé retenu. Au point de vue biophysique, les impacts se situent essentiellement au niveau d'un marécage remblayé sur 1,8 hectare; au point de vue humain, le projet nécessite l'acquisition de terrain à même la gravière Saint-François et occasionnerait une diminution de la marge de recul de deux bâtiments; enfin, les impacts visuels devraient être atténués par des rangées d'arbres plantés le long de la route.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 12 novembre 1984
- émission de la directive ministérielle: 14 juin 1985
- dépôt de l'étude d'impact: 17 juin 1987
- émission de l'avis de recevabilité: 26 janvier 1989
- publication de l'étude d'impact: 23 février 1989

La période d'information

- Période: du 23 février au 8 avril 1989.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Fleurimont;
  - bibliothèque municipale de Sherbrooke.
- Analyste responsable du dossier au BAPE: M. Yves LeBlanc.

Les préoccupations exprimées

Des commerçants de Fleurimont ont manifesté leurs craintes quant aux pertes économiques qu'ils risquent de subir à la suite de la transformation du boulevard en impasse dans leur secteur. Par ailleurs, la Corporation de gestion CHARMES de Sherbrooke a présenté une demande d'audience publique concernant un marais qui se situe dans les limites de la ville de Sherbrooke, dans l'axe du nouveau tracé du boulevard Saint-François.

2.2 Les audiences publiques et les enquêtes

Au cours de l'exercice financier 1988-1989, deux projets ont fait l'objet d'une enquête et d'une audience publique. De plus, une commission a remis son rapport sur une audience tenue en 1987-1988 et le ministre de l'Environnement a rendu public le rapport qu'une commission lui avait présenté le 12 février 1988. Il s'agit des projets suivants:

- la marina de La Baie;
- l'urbanisation de la route 173 à Saint-Georges de Beauce;
- le prolongement de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham-et-Tewkesbury;
- la construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent—Laramée—McConnell entre Hull et Aylmer.

Durant la même période, deux commissions ont remis leur rapport suite au mandat d'enquête qu'elles avaient reçu en 1987-1988 concernant les projets mentionnés ci-dessous:

- l'agrandissement de la marina de Lévis — remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers;
- le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel (Saint-Janvier).

2.2.1 La marina de La Baie

La Ville de La Baie et une association sans but lucratif projettent l'implantation d'une marina située sur des lots marins, propriété du gouvernement du Québec, dans le secteur sud de la baie des Ha! Ha! au Saguenay. Le parc nautique serait endigué par enrochement, avec à l'intérieur une rade aménagée en quais flottants pouvant accueillir jusqu'à 231 bateaux. Le dragage d'importantes quantités de sable et de sédiments serait nécessaire dans la rade et dans la voie d'accès. Le promoteur prévoit répéter un dragage d'entretien tous les six ans.

La période d'information et les préoccupations exprimées lors de l'audience publique sont décrites de façon détaillée dans le rapport annuel du BAPE 1987-1988.

Le rapport

Le ministre de l'Environnement a rendu public le rapport de la commission le 8 avril 1988. La commission note dans ce rapport que l'implantation d'une marina au site de Grande-Baie entraînerait des impacts importants; par ailleurs, à la suite d'une analyse des besoins, la commission estime qu'une capacité d'accueil de 100 à 125 bateaux serait suffisante. En conséquence, l'aménagement d'une marina d'une dimension plus modeste au site naturellement protégé de l'Anse-à-Benjamin, sur le côté nord de la baie, constitue, aux yeux de la commission, une solution optimale sur le plan des impacts environnementaux, des besoins et des coûts.

Dans son analyse du dossier, la commission s'est préoccupée de l'ensemble des impacts du projet de

marina sur l'environnement et la vie des gens, tout en accordant une importance particulière et fondamentale à la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables énoncée par le gouvernement du Québec. Selon cette politique, affirme la commission, un projet sans dragage, remblayage ou enrochement est nettement préférable à un projet qui en requiert.

De plus, la commission constate que les impacts du projet, tel que proposé, sur le milieu naturel et sur la qualité esthétique de la rive de Grande-Baie, ne concordent pas avec les critères de mise en valeur des éléments naturels du plan de développement touristique, récréatif et culturel du Saguenay—Lac-Saint-Jean—Chibougamau—Chapais.

2.2.2 L'urbanisation de la route 173 à Saint-Georges de Beauce

Dans le but d'éliminer les embouteillages observés à certaines périodes, la Ville de Saint-Georges se propose de reconstruire un tronçon de la route 173 et de l'élargir à quatre voies contiguës sur une longueur de 2,25 kilomètres. L'urbanisation de la route débuterait à la limite nord de la ville; la majorité des travaux seraient exécutés à l'intérieur de l'emprise actuelle. La Ville profiterait de l'excavation pour accomplir la réfection des réseaux d'aqueduc et d'égouts sanitaires et la construction d'égouts pluviaux. L'expropriation partielle de certaines propriétés serait nécessaire.

La période d'information et les préoccupations exprimées lors de l'audience publique sont décrites de façon détaillée dans le rapport annuel du BAPE 1987-1988.

Le rapport

La commission a remis son rapport au ministre de l'Environnement le 11 mai 1988 et ce dernier l'a rendu public le 5 juillet 1988. La commission était composée du président du BAPE, M. Victor C. Goldbloom, qui la présidait, de M. Yvon Dubé, commissaire permanent du BAPE, et de Mme Danielle De Coninck, commissaire *ad hoc* et consultante en environnement.

Dans son rapport, la commission favorise l'aménagement de deux axes routiers nord-sud au lieu du seul axe existant, avec la construction d'un deuxième pont sur la rivière Famine, afin de répondre de façon optimale aux problèmes d'aménagement urbain, de sécurité, d'esthétique, de climat sonore, de qualité de l'air, de verdure, de valeur patrimoniale, de capacité routière, de fluidité de la circulation, d'expropriation, d'accès aux commerces, de valeur immobilière et enfin de qualité de vie.

Notant que l'actuel boulevard Lacroix (route 173) doit présentement répondre à quatre vocations distinctes de boulevard commercial et résidentiel, de rue principale, d'artère distributrice et de grande route de transit, la commission préconise la consolidation de sa vocation de boulevard, dans le respect d'impératifs de sécurité et de qualité de vie. Elle propose l'élargissement à trois voies du boulevard Lacroix, la construction de nouveaux ponts enjambant la rivière Famine et éventuellement la rivière Chaudière et l'intégration de la route 204 au nouveau réseau ainsi créé. Selon la commission, seule une solution globale pourra respecter l'environnement et la qualité de vie des citoyens de Saint-Georges et favoriser l'aménagement urbain et le développement régional.

2.2.3 Le prolongement de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham-et-Tewkesbury

Le ministère des Transports du Québec projette de construire un nouveau tronçon de l'autoroute 73 entre la ville de Charlesbourg et la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, sur une longueur de 9,4 kilomètres. Le nouveau tracé doit passer à l'est du boulevard Talbot actuel (route 175).

Un premier tronçon de 1,9 kilomètre prolongerait l'autoroute 73 nord. Ce tronçon comprendrait quatre voies divisées par un séparateur central en béton et serait réalisé en drainage fermé dans une emprise de 50 mètres. Par la suite, seule la chaussée ouest de l'autoroute serait prolongée, sur une distance de 7,5 kilomètres, en deux voies contiguës; cette partie serait donc bidirectionnelle. Sur ce dernier tronçon, le drainage serait ouvert et l'emprise pourrait atteindre 75 mètres, une largeur suffisante pour tenir compte du terrain nécessaire à la construction ultérieure d'une deuxième chaussée à l'est lorsque les besoins le justifieraient. L'autoroute prolongée se terminerait à environ 1 kilomètre au nord de l'intersection de la route 371.

Les coûts prévus de construction de l'autoroute s'élèvent à 17,3 millions de dollars, sans compter les coûts d'acquisition ou de déplacement de bâtisses et de parcelles de terrain, évalués à environ 2,1 millions de dollars.

Selon l'étude, les principaux impacts attribuables à la future autoroute se résument ainsi: perturbation du milieu bâti, diminution de l'achalandage des commerces, perturbation du cadre visuel perçu par les résidents ou les usagers et augmentation du niveau de bruit. La perte de 16 hectares de type érablière est jugée comme un impact mineur intermédiaire. La nouvelle autoroute, en drainant la circulation de transit représentant 42 % du trafic, permettrait à la majo-

rité des citoyens résidant le long de l'actuelle route 175 de bénéficier d'une certaine diminution du niveau de bruit et d'une sécurité accrue à la sortie des maisons et des commerces. Des mesures d'atténuation sont envisagées pour diminuer certains impacts.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 28 juillet 1986
- émission de la directive ministérielle: 4 décembre 1986
- dépôt de l'étude d'impact: 18 novembre 1987
- émission de l'avis de recevabilité: 11 mars 1988
- publication de l'étude d'impact: 5 avril 1988

La période d'information

- Période: du 5 avril au 19 mai 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau municipal de Stoneham-et-Tewkesbury;
  - bibliothèque municipale de Charlesbourg, succursale Orsainville.
- Analystes responsables du dossier au BAPE: MM. Pierre Auger et Normand Dupont.

Les préoccupations exprimées

La majorité des intervenants favorisait la réalisation du projet, jugeant l'actuel tronçon de route relativement dangereux. Cependant, des aménagements étaient souhaités par certains afin de diminuer les impacts anticipés de cette nouvelle route.

Les demandes d'audience publique adressées au ministre de l'Environnement provenaient du Club Ludger-Bastien, propriétaire riverain du lac des Deux Truites, qui désirait que les impacts visuels et sonores soient diminués et que soit amenuisée l'atteinte à l'intégrité de son territoire découlant de l'ouverture du nouveau corridor, de M. Magella Côté, résident de place Juan, et de M. Alain Renault, résident de Stoneham, qui craignaient également une dégradation visuelle et sonore de leur milieu.

La commission

Le ministre de l'Environnement a fixé le début du mandat d'audience au 30 juin 1988. Présidée par M. Victor C. Goldbloom, président du BAPE, la commission était également formée d'un commissaire permanent du BAPE, M. Yvon Dubé, et d'une commissaire *ad hoc*, Mme Danielle De Coninck, consultante en environnement.

L'audience

Lors de la première partie de l'audience, qui a eu lieu les 7 et 8 juillet, les citoyens ont eu l'occasion de mieux s'informer sur les conséquences de ce projet, notamment par rapport aux impacts biophysiques, sonores et visuels, à la perte de tranquillité et d'intimité et à la sécurité. En tout, neuf personnes se sont prévalues du droit d'interroger le promoteur.

La deuxième partie de l'audience s'est tenue les 1er et 2 août 1988. À cette occasion, onze mémoires écrits et cinq mémoires oraux ont été présentés; par la suite, deux autres mémoires écrits ont été déposés à la commission.

Le rapport

La commission a remis son rapport au ministre de l'Environnement le 30 octobre 1988; ce dernier l'a rendu public le 18 novembre 1988. Selon la commission, le projet à l'étude est justifié par l'importante densité de la circulation, par la sécurité routière à améliorer et par le besoin de séparer la circulation locale de celle de transit. Cependant, la commission attache beaucoup d'importance à la conservation des espaces verts le long du nouveau tracé et suggère, pour éviter l'urbanisation riveraine, que la voie de service ne soit pas construite et que le promoteur acquière et entretienne une bande de terrain supplémentaire du côté ouest. Dans le but de préserver davantage l'intimité et de réduire le niveau de bruit, elle propose que le tracé soit légèrement déplacé à certains endroits.

Par ailleurs, la commission suggère que le ministère des Transports du Québec réévalue l'impact sonore de la route en tenant compte de la dynamique des niveaux de bruit et qu'il repense les critères de relocalisation des puits dans la perspective la plus prudente possible, en collaboration avec le ministère québécois de l'Environnement et celui de la Santé et des Services sociaux.

2.2.4 La construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent—Laramée—McConnell entre Hull et Aylmer

Le ministère des Transports du Québec se propose de construire un boulevard dans l'axe des rues Saint-Laurent et Laramée à Hull et le chemin McConnell à Aylmer, pour faciliter la circulation entre Aylmer, Hull et Ottawa, pour décongestionner la route 148 (boulevard Taché à Hull et rue Principale à Aylmer) et pour améliorer la fluidité de la circulation au centre-ville de Hull.

La nouvelle artère proposée, d'une longueur de 12 kilomètres, comporte deux chaussées à deux voies séparées par un terre-plein d'une largeur variant entre 12 et 16 mètres en vue de l'établissement éventuel d'une voie rapide de transport en commun. La largeur de l'emprise varie de 55 à 80 mètres en fonc-

tion des caractéristiques propres à chacun des quatre secteurs définis dans l'étude du promoteur.

Le tronçon Laramée doit être constitué de voies encaissées desservies par des voies de service situées de part et d'autre de son tracé; une emprise d'environ 80 mètres, des viaducs et une passerelle piétonnière sont également prévus dans ce secteur. Dans le parc de la Gatineau, le promoteur prévoit construire des échangeurs à la hauteur de la promenade du lac des Fées et à l'intersection du chemin de la Montagne; pour ce secteur l'emprise est de 70 mètres. Du boulevard Deschênes au chemin Edey, l'emprise est de 60 mètres alors qu'elle est réduite à 55 mètres pour le dernier tronçon qui va jusqu'à la route 148; ce dernier tronçon consiste en l'élargissement de l'actuel boulevard McConnell. De plus, on compte huit intersections à niveau entre le chemin de la Montagne et la route 148.

Dans son étude d'impact, le promoteur note que durant les travaux, la circulation automobile serait perturbée par la fermeture de certaines rues et que le milieu sonore serait détérioré, compte tenu des travaux de dynamitage et d'excavation. Une dizaine d'expropriations de bâtiments sont prévues dans le secteur McConnell. Une fois le projet réalisé, il serait plus difficile pour les piétons des secteurs Laramée et McConnell de traverser la nouvelle artère. Des impacts se feraient également sentir sur la structure du quartier Wrightville (effet de barrière du tronçon encaissé). L'aspect visuel serait amélioré grâce aux nouveaux points d'observation rendus accessibles, mais il serait perturbé dans la section encaissée de Laramée et dans le parc, à cause des structures visibles. Enfin, le milieu biophysique serait surtout touché dans le parc de la Gatineau où boisés et milieu aquatique prennent de l'importance.

Les étapes du dossier

- Réception de l'avis de projet: 11 novembre 1983
- émission de la directive ministérielle: 9 août 1984
- dépôt de l'étude d'impact: 23 décembre 1987
- émission de l'avis de recevabilité: 15 juin 1988
- publication de l'étude d'impact: 28 juillet 1988

La période d'information

- Période: du 28 juillet au 10 septembre 1988.
- Centres locaux de consultation:
  - bureau de Communication-Québec à Hull;
  - bibliothèque municipale de Hull (Maison du citoyen);
  - bibliothèque municipale d'Aylmer.
- Analystes responsables du dossier au BAPE: MM. Yves LeBlanc et Robert Lapalme.

Les préoccupations exprimées

Insistant sur la nécessité d'un lien majeur est-ouest dans l'Outaouais québécois, la Ville de Hull appuie le projet du ministère des Transports du Québec, ainsi que la Ville d'Aylmer. La Communauté régionale de l'Outaouais et la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais se montrent également favorables au projet. Cependant, plusieurs demandes d'audience ont été adressées au ministre de l'Environnement, provenant entre autres de citoyens mettant en doute la validité du projet et souhaitant une étude rigoureuse de tous les impacts qu'entraînerait la construction de cette route.

La commission

Le 28 septembre 1988, le ministre de l'Environnement demandait au BAPE de tenir une audience relativement à ce projet et fixait le début du mandat au 10 octobre de la même année. Le président du BAPE, M. Victor C. Goldbloom, présidait la commission et était secondé par M. Yvon Dubé, commissaire permanent du BAPE.

L'audience

La première partie de l'audience a débuté le 17 octobre 1988 pour se terminer le 19 octobre 1988. Les citoyens ont alors questionné le promoteur sur la justification même du projet et sur ses impacts environnementaux: bruit, qualité de l'eau, qualité de l'air, sécurité et incidence sur la vie de quartier.

La seconde partie de l'audience a eu lieu les 22 et 23 novembre 1988. Pas moins de 33 mémoires écrits ont été déposés devant la commission qui a également entendu sept présentations orales. Ces contributions, qui exposaient un éventail de positions diverses, ont été soumises par des municipalités (Aylmer et Hull), des organismes, des groupes et associations multiples, tels que le Comité pour l'intégrité de Hull et du parc de la Gatineau et l'Association des résidents du parc Champlain et des environs, ainsi que des particuliers. La commission a remis son rapport au ministre le 10 février 1989.

2.2.5 L'agrandissement de la marina de Lévis — Remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers

En décembre 1987, le ministre confiait au BAPE le mandat d'enquêter sur les facilités de stationnement automobile et d'entreposage des bers de la marina de Lévis. Ce projet, tel que présenté par le promoteur, Parc nautique Lévy (1984) inc., nécessite des travaux de remblayage additionnel dans le fleuve Saint-Laurent de l'ordre de 5 000 mètres carrés. Déjà, en 1983, l'ensemble du projet d'aménagement d'un port de refuge à Lévis avait été soumis à la pro-

cédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. La description détaillée du projet et de la période d'information et les préoccupations exprimées se retrouvent dans le rapport annuel du BAPE 1983-1984.

Devant la complexité du dossier et les délais imprévus que l'enquête avait entraînés, la durée du mandat fut prolongée. Le rapport annuel du BAPE 1987-1988 fait état de la composition de la commission et du déroulement de l'enquête.

Le rapport

Le 26 avril 1988, la commission a remis son rapport au ministre de l'Environnement, qui l'a rendu public le 23 juin 1988. La commission conclut, à la lumière des principes sous-jacents à la politique gouvernementale de protection des rives et du littoral — soit le besoin de première nécessité et l'absence de solutions alternatives — et de l'examen du projet, que cette demande de remblayage additionnel ne saurait être agréée. La commission insiste pour que le promoteur soit tenu de satisfaire d'abord aux conditions du décret de 1983 qui lui accordait l'autorisation de remblayer sur 5 000 mètres carrés, avant de procéder à une phase additionnelle de développement nécessitant du dragage et l'acquisition de terrains.

La commission suggère que Parc nautique Lévy cherche à acquérir des espaces terrestres avant de penser à développer davantage la marina et à effectuer le dragage. Enfin, la commission estime qu'une solution complète, viable et satisfaisante n'est réellement possible qu'avec la participation, l'accord et le consensus des citoyens et de toutes les parties impliquées.

2.2.6 Le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel (Saint-Janvier)

Le ministère des Transports du Québec se propose de corriger les déficiences géométriques d'un échangeur de l'autoroute 15 à Mirabel et d'assurer, en conformité avec l'engagement du gouvernement du Québec, une desserte adéquate à l'usine de Bell Helicopter. Ce projet nécessite le redressement de la rivière Mascouche sur une distance de 795 mètres.

Le déroulement de la période d'information et les préoccupations exprimées se retrouvent de façon détaillée dans le rapport annuel du BAPE 1986-1987.

L'enquête

L'enquête menée par la commission s'est tenue en deux parties, étant donné que certains points étaient demeurés en suspens au terme de la première. Celle-ci, décrite dans le rapport annuel du BAPE 1987-1988, avait débuté le 18 mai 1987 et s'était prolongée jusqu'au 18 septembre 1987; elle avait permis de cerner la problématique à partir des perceptions qu'avait chacun des intéressés et d'obtenir des études complémentaires de la part du promoteur.

Au cours de la seconde partie de l'enquête, la commission a pu poursuivre sa médiation pour conclure sur un projet global de réaménagement de l'échangeur. Ainsi, des études effectuées par le ministère des Transports (MTQ) relativement aux débits de circulation sur les rues Victor et Charles, sur leur capacité actuelle et sur leur niveau de service, en complément de l'étude environnementale, ont mené le MTQ à ajuster son option proposée initialement en ce qui touche la rue Charles, et à proposer un projet de réfection de cette rue en conciliant les préoccupations des résidents, soit la sécurité, les expropriations et le milieu sonore.

Pour sa part, la Ville de Mirabel désirait faire modifier le projet afin d'améliorer l'accès à son nouveau parc industriel, demande qui fut refusée par le promoteur pour des raisons de sécurité routière. Après avoir évalué ensemble des performances de l'option privilégiée par le ministère des Transports, la Ville a accepté de donner son appui au projet sans insister sur la modification en question.

Enfin, le promoteur, à la lumière des suggestions du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, a réduit d'environ 300 mètres le redressement de la rivière Mascouche. Ces ajustements permettent de conserver les secteurs prioritaires de la rivière Mascouche et d'assurer ainsi la conservation des habitats fauniques les plus importants.

Le rapport

Le rapport de la commission a été remis au ministre de l'Environnement le 3 juin 1988, est devenu automatiquement public le 2 août et a été présenté aux intéressés le 24 novembre de la même année. Selon la commission, l'enquête-médiation a permis de bonifier le projet de réaménagement de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel. À ses yeux, les négociations qui ont eu lieu au cours de l'enquête ont permis de mieux protéger l'environnement et de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes soulevés par les intéressés tout en respectant les objectifs et les contraintes du promoteur.

Pour conclure l'enquête-médiation et permettre au dossier de franchir les étapes subséquentes, la commission suggère au ministre de proposer au Conseil des ministres un projet de décret qui reprendrait les termes des ententes intervenues, à la suite de quoi les requérants pourraient retirer leur demande d'audience publique.

Annexe

Les publications du BAPE

A — Les rapports d'enquête et d'audience

Rapport d'enquête sur les projets de gazoduc Québec — Atlantique, novembre 1979.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Réservoir des Quinze — Grand Lac Victoria, janvier 1980.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Réseau de transport La Grande — Tronçon La Vérendrye — Duvernay, mars 1980.

Transcription des audiences publiques sur les projets de Trans-Canada Pipe-Lines à Pointe de la Martinière et à Pointe-Noire, juillet 1980.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de terminal méthanier à Gros Cacouna, mars 1981.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet d'usine Stablex, mai 1981.

Rapport d'enquête — Projet de Centrale Delaney — Rang Petit Saguenay et site de villégiature du lac Alain, novembre 1981.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet d'ouvrage de contrôle sur la rivière des Milles Îles, décembre 1981.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige (Montréal), juin 1982.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de remplacement de l'évacuateur de crue de la centrale Rivière-des-Prairies, décembre 1982.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Programme de pulvérisations aériennes contre la tordeuse des bourgeons de l'épinette, avril 1983.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Programme de dragage (1983-1984) de la rivière Saint-Maurice par la CIP inc. à Trois-Rivières, janvier 1983.

Rapport d'audience publique — Pulvérisations aériennes de phytocides en milieu forestier (1983-1984), septembre 1983.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Poste des Cantons, lignes Nicolet — Des Cantons et Des Cantons — Nouvelle-Angleterre, octobre 1983.

Rapport d'enquête — Gestion des eaux du lac Noir, mars 1984.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de remblayage dans la plaine d'inondation de la rivière Godefroy en vue du développement domiciliaire Parent et Désilets à Bécancour, décembre 1984.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Programme de pulvérisations aériennes contre la tordeuse des bourgeons de l'épinette (1985-1989), décembre 1984.

Rapport d'enquête — Projet de contournement de la ville de Saint-Georges de Beauce (route 204), janvier 1985.

Rapport d'enquête — Route 117, section lac Gabbro au lac Vipère, janvier 1985.

Rapport d'enquête — Projet de l'île aux Grues, l'électricité par lignes sous-fluviales, avril 1985.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de centrale hydro-électrique sur la Basse-Côte-Nord (lac Robertson), mai 1985.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Programme de stabilisation des berges du lac Saint-Jean, mai 1985.

Rapport d'enquête — Projet de construction d'un barrage à la décharge du lac Simonet, août 1985.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet d'assainissement des eaux de la Rive-Sud de Montréal; construction de l'intercepteur régional, tronçon de Longueuil, août 1985.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de réaménagement de la route 116, tronçon Princeville/Plessisville, juin 1986.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de ligne à courant continu à ± 450 kV, Radisson — Nicolet — Des Cantons (section en territoire non couvert par la Convention de la Baie James et du Nord québécois), avril 1987.

Rapport d'enquête — Projet de l'île aux Coudres, câbles sous-marins de relève, juin 1987.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de réaménagement du chemin de la Montagne dans la ville de Hull, août 1987.

Rapport d'enquête — Projet de réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel (Saint-Janvier), octobre 1987.

Rapport d'enquête — Projet de prolongement de l'autoroute 19, de l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Dagenais à Ville de Laval, décembre 1987.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet de marina à La Baie, février 1988.

Rapport d'enquête — Projet d'agrandissement de la marina de Lévis —Remblayage pour fins de stationnement et d'entreposage de bers, avril 1988.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Projet d'urbanisation de la route 173 à Saint-Georges de Beauce, mai 1988.

Rapport d'enquête — Projet de réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 15 au kilomètre 31, à Mirabel (Saint-Janvier), juin 1988.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Prolongement de l'autoroute 73 vers Stoneham, octobre 1988.

Rapport d'enquête et d'audience publique — Construction d'un boulevard dans l'axe Saint-Laurent — Laramée — McConnell entre Hull et Aylmer, février 1989.

B — Divers

Procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement préparée en collaboration avec le Service d'analyse des études d'impact du ministère de l'Environnement, février 1982.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mai 1982.

Guide de réalisation — Le résumé vulgarisé de l'étude d'impact, septembre 1982.

L'étude d'impact environnemental et la participation du public, novembre 1982.

L'analyse coûts-avantages: un outil contesté dans le domaine de l'environnement, 1984. (Document préparé par M. Jean-Pierre Reveret.)

Analyse de risque pour la santé et la sécurité publique — Exposé sommaire des principes et des méthodes, mars 1984. (Étude réalisée par André Marsan et associés.)

Appréciation du risque en santé publique — Revue de quelques principes et méthodes, avril 1984. (Étude réalisée par le Département de santé communautaire du Centre hospitalier régional de Rimouski.)

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et la gestion des conflits — Bilan et perspectives, janvier 1986.

Mémoire sur le rapport de conjoncture en matière de recherche et de développement dans le secteur de l'environnement au Québec: Valoriser le futur, janvier 1986.

Pour influencer une décision environnementale, dépliant.

Bilan et étude comparative de procédures d'évaluation et d'examen des impacts environnementaux — Rapport de recherche, mai 1986.

Forces et faiblesses des méthodes d'évaluation des impacts environnementaux — Rapport de recherche, mai 1986.

Rapport annuel 1980-1981.

Rapport annuel 1981-1982.

Rapport annuel 1982-1983.

Rapport annuel 1983-1984.

Rapport annuel 1984-1985.

Rapport annuel 1985-1986.

Rapport annuel 1986-1987.

Rapport annuel 1987-1988.

Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement